

SPITZGATTER VON SMELNE

Mit der Nidelv 950 S-Line debütiert eine »alte Bekannte«. Klingt zwar zunächst etwas merkwürdig, aber stimmt. Die einstige Skarpnes 30, Nor Star 950 und Agder 950 geht nun unter einer neuen Typenbezeichnung an den Start. Exklusivanbieter des klassischen norwegischen Spitzgatters ist die Firma Smelne Yachtcenter aus dem friesischen Städtchen Drachten.

TEST NIDELV 950 S-LINE



Mit 80,9 kW (110 PS) Antriebsleistung ist die neue Nidelv 950 S-Line ausgesprochen flott unterwegs. Der vorbildlich fahrstabile norwegische Spitzgatter erreicht als »Halbgleiter« beachtliche 15,2 Knoten. Ein ideales Boot zum zügigen Wasserwandern!



Wer hätte das gedacht? Ein waschechter neuer Spitzgatter, gefertigt in der traditionsreichen Nidelv-Werft, die ja leider vor einigen Jahren fast vollends von der Bildfläche verschwand, nachdem ein zahlungskräftiger chinesischer Investor in Norwegen auf Einkaufstour ging. Und nun hat auch noch die niederländische Firma Smelne Yachtcenter ihre Hände im Spiel? Um ein bisschen Licht ins Dunkel zu bringen, sei zunächst gesagt, dass der seit 1929 existierende und in Bjorbekk bei Arendal beheimatete Handwerksbetrieb nicht mehr Nidelv Boats, sondern gemäß des Nachnamens der Gründerfamilie nun Nilsen Batbyggeri heißt. An der Fachmannschaft der verbliebenen Bootsbauer hat sich aber, wenngleich derzeit auf kleinerer Flamme als in der Vergangenheit gekocht wird, offenbar nichts Gravierendes geändert. Die speziell in

1. Der Wohnbereich des neu aufgelegten Spitzgatters bietet ein echtes Wohlfühl-Ambiente
2. Kombüse mit Cerankocher und Spüle. Der Kühlschrank ist unterm Skippersitz montiert
3. Auch in ruhiger Verdrängerfahrt überzeugt Smelnes Nidelv mit perfekter Kurstreu
4. Die recht gut zugängliche Heckkabine wartet mit einer vollwertigen Doppelkoje auf
5. Sehr von Vorteil ist das Platzangebot in der steuerbords angeordneten Sanitärkabine



den Niederlanden vorherrschende starke Nachfrage nach guten gebrauchten Booten aus norwegischer Produktion veranlasste Smelne-Chef Wypke Veenje dazu, in 2020 die eingelagerten Bauformen der einstigen Skarpnes 30 beziehungsweise der späteren Nor Star 950 sozusagen als Basis für ein angedachtes Neuboot-Projekt zu erwerben. Inklusiv der alleinigen Bau- und Verkaufsrechte, versteht sich. Mit der Familie Nilsen und deren nach wie vor vorhandenem Markennamen Nidelv wurde der passende Kooperationspartner gefunden. Gleich mehrere Einheiten des aus dem Dornröschenschlaf erweckten Klassikers, der den weithin bekannten Nidelv-Schriftzug an den Decksflanken zur Schau trägt, werden noch im Laufe dieser Saison in die Niederlande geliefert, wobei der harmonisch proportionierte skandinavische Spitzgatter sowohl unterhalb als auch oberhalb der Wasserlinie einige markante Detailverbesserungen erhielt. Anzuführen wären hier die strömungstechnisch verfeinerte Rumpfkonstruktion, geklebte und dadurch deutlich größer wirkende Fenster, die umlaufende stählerne Reling sowie das in seiner Gesamtheit behutsam modifizierte Pflicht- und Kabinenlayout. Wir wissen nicht, wie Sie es sehen – wir sehen es so, dass zumeist der erste Eindruck an Bord entscheidet, ob einem das betreffende Boot dauerhaft sympathisch ist. Diesbezüglich verspricht die 9,46 m lange und 3,30 m breite Nidelv 950 S-Line auf Anhieb einen typisch-nordischen Charme. Ihr akkurat



eingepasstes, Wärme und Gemütlichkeit ausstrahlendes Teakholz-Mobiliar erfreut das Auge des Betrachters. Um es auf den Punkt zu bringen, sieht man sich schlicht und einfach mit einem Wohlfühl-Ambiente konfrontiert, und dank der stimmigen Aufteilung wird das vorgefundene Platzangebot ganz spontan als äußerst angenehm empfunden.

Der **eigentliche Rundgang** beginnt mit dem Betreten des rutschhemmend strukturierten Seitendecks, dessen Trittbreite mit bis zu 28 Zentimetern vermessen wird. Lob verdienen an dieser Stelle die bombenfesteste Verschraubung der erwähnten

Seereling und die üppige Dimensionierung der Gummi-Rammschutzleiste, die den einen oder anderen Anlegerempler klaglos wegstecken dürfte. Dennoch empfiehlt es sich natürlich, bei Bedarf die passenden Fender auszubringen. Ins Cockpit der gemäß der CE-Norm C für zwölf Crewmitglieder konzipierten Tourenyacht gelangt man bequem über Steuerbord, da voluminöse Staukästen als Ein- und Ausstiegshilfen Verwendung finden. Sehr gelungen ist die backbordseitige Frischluft-Sitzgruppe, die einen fünfeckigen Tisch mit abgerundeten Kanten und Getränkehaltern inkludiert. Der von einem Softtop überdachte Steuerstand bietet eine gute Sicht in alle Himmelsrichtungen. Für den optionalen Kartenplotter aus dem Raymarine-Programm muss die vorhandene Blende weichen. Multifunktionale Navi-Elektronik gehört unbedingt hierhin, es sei denn, der Skipper fährt nur im persönlichen Heimatrevier Streife. Buchstäblich herantasten muss man sich an die kurioserweise im Schwalbennest verbaute elektronische Schaltung, die allerdings, wie die hydraulische Ruderanlage, butterweich und präzise reagiert. Auf dem Dach der einwandfrei zugänglichen und ausreichend geräumigen achterlichen Zweibett-Kabine besteht die Möglichkeit zum Sonnenbaden, die Liegewiese misst 205 x 79 Zentimeter. Der vordere Wohnbereich ist gegenüber der Cockpit-Ebene um 65 cm vertieft, als Eingangshöhe werden 188 cm protokolliert.



Simple Umbaumaßnahmen sind vonnöten, um die Sitzgruppe in eine 210 x 190 cm große Doppelschlafstatt zu verwandeln. Der backbordseitigen Kombüse mit zweiflammigem Wallas-Ceranfeld und Niro-Spüle – der Kühlschrank wanderte aus Platzgründen in den Unterbau des Steuerstuhles – liegt die viel Bewegungsfreiheit bietende Sanitärkabine gegenüber. Zum Inventar des »stillen Örtchens« gehören eine leise spülende E-Toilette, ein Handwaschbecken mit Duschvorrichtung sowie ein elektrischer Lüfter. Leider wurde werftseitig darauf verzichtet, ein Bulleye in die Seitenscheibe

einzubauen, was sich auf Kundenwunsch aber zweifellos korrigieren lässt.

In Fahrt präsentiert sich die unbelastet 3.750 kg schwere Nidelv 950 S-Line (das große »S« in der Modellbezeichnung steht übrigens für Smelne) einmal mehr von ihrer Schokoladenseite. Das stilvolle Klinkerrumpf-Boot läuft über den gesamten Drehzahlbereich hervorragend. Unsere Probandin erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von beachtlichen 15,2 Knoten und stellt bei allen relevanten Manövern ihre exzellente Handlichkeit unter Beweis. Beim punktgenauen An-

und Ablegen hilft ein im umfangreichen Standard-Lieferumfang enthaltener Bugstrahler. Der aufwendig gekapselte Volvo-D3-110-Turbodiesel entpuppt sich als leistungsbezogen sehr gut abgestimmtes Triebwerk, das jedoch infolge des beschlossenen Produktionsstopps fortan durch japanische Yanmar-Aggregate ersetzt wird. Unterm Strich hinterlässt die neu aufgelegte Nidelv einen voll überzeugenden Eindruck, der Basispreis ab Drachten beträgt 219.000 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,46 m
Breite: 3,30 m
Durchfahrthöhe: 2,44 m
Tiefgang: 0,82 m
Gewicht: 3.750 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 12
Brennstofftank: 290 l
Wassertank: 250 l
Septiktank: 85 l
Baumaterial: GFK

Motorisierung: Yanmar-Einbaudiesel, Leistung 58,8 bis 117,6 kW (80-160 PS), in Kombination mit einem Wellenantrieb
Grundpreis: 219.000 € mit Volvo D3-110, Leistung 80,9 kW (110 PS). Die Nidelv wird ab sofort mit einem leistungsmäßig identischen vierzylinderigen Yanmar-Diesel zum gleichen Preis angeboten

MOTOR IM TESTBOOT

Volvo D3-110, zweikreisgekühlter, elektronisch gesteuerter Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzsystem und Vierventil-Technik, Leistung: 80,9 kW (110 PS), Zylinderzahl: 5, Bohrung x Hub: 81 x 93,2 mm, Hubraum: 2,4 Liter, Nenndrehzahl: 3.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Bugstrahlruder, hydraulische Lenkung, int. Navigationsbeleuchtung, Warmwasserversorgung, Signalhorn, Heckdusche, mehrteiliges Fahrverdeck, Geräteträger, Edelstahl-Seereling, Innenausbau in Teak (andere Holzsorten auf Anfrage möglich), Teakline-Kunststoff-Bodenbelag, sämtliche Kabinen- und Cockpitpolster, elektrische Toilette inklusive Septiktank, Küchenzeile mit 65-l-Kühlschrank, Druckwasserspüle und zweiflammigem Wallas-Diesel-Ceranfeld, Kompass, Antifoulinganstrich

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Heckstrahlruder, Hardtop, Warmluftheizung, Radio/CD-Player mit Lautsprechersystem, 220-Volt-Landanschluss mit Batterielader, multifunktionaler GPS-Plotter und weitere Navigationselektronik (Preise auf Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	53 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	53 dB(A)	3,2 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	3,9 kn
	1300 min ⁻¹	65 dB(A)	5,6 kn
	1600 min ⁻¹	69 dB(A)	6,6 kn
	1900 min ⁻¹	72 dB(A)	7,5 kn
	2200 min ⁻¹	75 dB(A)	8,7 kn
	2500 min ⁻¹	77 dB(A)	10,9 kn
	2800 min ⁻¹	79 dB(A)	13,5 kn
(Vollast)	3050 min ⁻¹	83 dB(A)	15,2 kn

Revier: Nieuw Kanaal bei Drachten (NL), **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 16° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tanks: Diesel 145 l (50 %), Wasser leer

- ⊕ Klassisches nordisches Tourenboot mit angenehmer Aufteilung
- ⊕ Hervorragende Laufeigenschaften übers gesamte Drehzahlband
- ⊕ Leistungsbezogen sehr harmonisch abgestimmter Einbaudiesel
- ⊕ Saubere GFK-Verarbeitung, Herstellung erfolgt als Handlaminat
- ⊕ Erstklassige Niro-Beschläge und robuste Gummi-Scheuerleiste
- ⊕ Recht umfangreiche und praxisorientierte Standard-Ausstattung
- ⊕ Bemerkenswerte Seitenstabilität in Fahrt und auch in Ruhelage
- ⊕ Relativ breite Gangborde und gut zu begehende Decksflächen

- ⊖ Die Tür der Sanitärkabine kann mit der Salontreppe kollidieren
- ⊖ Integriertes Bulleye im WC-Raum-Fenster wäre wünschenswert
- ⊖ Cockpitpolster werden teils mit störanfälligem Klettband fixiert

INFORMATIONEN UND WERFT

Smelne Yachtcenter B.V. (Werft, Exklusivanbieter und Lieferant des Testbootes), De Steven 26, NL-9206 AX Drachten, Tel. 0031-512512669, www.smelne.nl



1. Ein tolles Plätzchen zum Wohlfühlen – die im backbordseitigen Cockpit postierte Sitzgruppe inklusive Teaktisch
2. Hier fehlt noch ein multifunktionaler Kartenplotter ... Der Nidelv-Steuerstand präsentiert sich klar gegliedert
3. Das Boot macht aus jeder Perspektive eine gute Figur. Die robuste Gummi-Scheuerleiste verdient ein Extralob
4. Beide Einzelsitze sind sehr bequem gepolstert, längsverstellbar und drehbar. Obendrein gibt es Armstützen
5. Anstelle des nicht mehr angebotenen Volvo D3-110 kommen fortan japanische Yanmar-Triebwerke zum Zuge
6. Smelne-Chef Wypke Veenje (59) setzt mit der S-Line auf die modernisierte Variante eines klassischen Spitzgatters